LE DANUBE INTERNATIONAL ET LA HONGRIE

PAR
EUGÈNE DE KVASSAY
CONSEILLER MINISTÉRIEL, CHEF DE LA DIRECTION DES CONSTRUCTIONS FLUVIALES AU MINISTÈRE R. H. DE L'AGRICULTURE

EXTRAIT DU NUMÉRO DU 15 AOUT 1913 DE LA
REVUE DE HONGRIE

[B]UDAPEST, 1913. IMPRIMERIE DE [L]A SOC. ANONYME ATHENAEUM

HE
387
.D2
K9

Leltárba vétetett 49 sz. a.
M. Kir. Földmivelésügyi Minisztérium
Gabonatárházak Központi Főelöljárósága (?)
Budapest, V., Kossuth Lajos-tér 11.
lél sm. 61 sz.

LE DANUBE INTERNATIONAL ET LA HONGRIE

PAR

EUGÈNE DE KVASSAY

CONSEILLER MINISTÉRIEL, CHEF DE LA DIRECTION DES CONSTRUCTIONS FLUVIALES AU MINISTÈRE R. H. DE L'AGRICULTURE

EXTRAIT DU NUMÉRO DU 15 AOUT 1913 DE LA

REVUE DE HONGRIE



BUDAPEST, 1913. IMPRIMERIE DE LA SOC. ANONYME ATHENAEUM.

HE
387
.D2
K9

BOSTON COLLEGE LIBRARY
CHESTNUT HILL, MASS.

NOV 16 1966

374147



Le territoire des pays de la Couronne hongroise comprend une superficie de 325.000 kilomètres carrès, (1) dont 136.000 kilomètres carrés, soit 42%, se trouvent dans la plaine (de 70 à 150 mètres au-dessus du niveau de la mer), 97.000 kilomètres carrés, soit 29½%, sont des collines (de 150 à 500 mètres) et enfin 92.000 kilomètres carrés, soit 28½%, sont montagneux (hauts de plus de 500 mètres).

Le pays plat, c'est-à-dire celui situé plus bas que 150 mètres au-dessus du niveau de la mer, a formé en grande partie, aux époques géologiques antérieures, un lac d'eau douce qui s'étendait jusqu'aux défilés du Bas-Danube, en traversant le détroit de Kazan et la Porte de Fer. Le fond couvert de sédiments de ce lac immense forme l'*Alföld* (la Grande Plaine) de la Hongrie, qu'un auteur spirituel italien a dénommé *mare di terra.*

Par suite, précisément, de cette origine géologique, les rivières de l'Alföld hongrois possèdent une pente extrêmement faible et leurs déjections sont relativement minimes. Cela tient à ce que la loi forestière (art. XXXI de 1879), qui est intervenue en temps utile, a pu mettre généralement les forêts des hautes montagnes à l'abri des dévastations. Les collines, de même, ne sont guère dénudées de végétation; on compte, en tout, 170.000 hectares de territoire dénudé sur un total de 7 millions et demi d'hectares de forêts (non compris le territoire forestier de la Croatie-Slavonie qui s'étend sur 1 million et demi d'hectares). D'un autre côté, les déjections,

(1) L'Autriche possède une superficie de 300.000 kilomètres carrés, celle de l'Italie est de 288.000, celle de la Grande-Bretagne de 315.000, celle de la France de 536.000 et celle de l'Espagne de 504.000 kilomètres carrés.

en raison de la faiblesse de la pente, s'entassent au pied des montagnes et n'arrivent qu'en petites quantités aux rivières principales. On peut s'en convaincre en tenant compte du fait que tous les affluents hongrois navigables du Danube et de la Tisza ne charrient plus, à leur embouchure, que du sable et de la vase.

L'État hongrois déploie une sollicitude toujours croissante pour le reboisement des pentes dénudées et ne recule devant aucune dépense sous ce rapport. Ainsi, en vertu de l'article de loi XIX de 1890, l'administration a pris en propre régie les territoires en forêts des communes, d'une étendue de plus de 2 millions hectares.

En raison de la faible pente des rivières de la plaine, il n'y a aucun pays d'Europe, la Prusse et la Russie exceptées, dont le système fluvial soit plus propice à la création de voies navigables importantes que celui de la Hongrie. Ainsi, on pourrait parfaitement nous appliquer le mot récent de l'empereur Guillaume II, prononcé dans un discours : « Notre avenir est sur l'eau ! »

I.

Considérons maintenant la longueur navigable du Danube sur le territoire des différents États riverains qu'il traverse.

Allemagne :

d'Ulm à Ratisbonne	209 kilom.
de Ratisbonne à Passau	153 »
Total	362 kilom.

Autriche :

de Passau à Vienne	297 kilom.
de Vienne à Dévény	49 »
Total	346 kilom.

Hongrie :

de Dévény à Budapest	231 kilom.
de Budapest à Belgrade	477 »
de Belgrade à Verciorova	233 »
Total	941 kilom.

Roumanie (Serbie, Bulgarie et Russie):

de Verciorova à Braïla	747 kilom.
de Braïla à Soulina	173 »
Total	920 kilom.

De l'embouchure du Pruth jusqu'à l'embouchure du bras du delta nommé Kilia, sur une longueur de 53 kilomètres, la rive gauche appartient à la Russie, tandis que la rive droite, de Belgrade à la frontière de la Bulgarie, appartient à la Serbie et, de là jusqu'à la Dobroudja roumaine, elle fait partie de la Bulgarie.

Il en résulte que, de tous les États riverains, c'est à la Hongrie qu'appartient la plus grande longueur navigable du Danube.

La part revenant à la Hongrie est encore plus importante si nous comparons, non pas la longueur du cours, mais la longueur des rives (droite et gauche).

En effet, la longueur des rives s'étend:

en Hongrie sur	1639 kilom.
» Roumanie sur	1243 »
» Allemagne sur	724 »
» Autriche sur	682 »
» Bulgarie sur	470 »
» Serbie sur	327 »
» Russie sur	53 »

L'importance prépondérante qui revient à la Hongrie ressort encore mieux si, aux chiffres précédents, nous ajoutons la longueur des bras secondaires et celle des affluents ouverts à la navigation.

Les voies fluviales de la Hongrie navigables par les bateaux à vapeur sont les suivantes:

1° Le Danube et ses bras secondaires	976 kilom.
2° La Tisza jusqu'à Szolnok	342 »
3° » Drave jusqu'à Barcs	132 »
4° » Save jusqu'à Sziszek	598 »
5° » Béga jusqu'à Temesvár	115 »
6° » Körös jusqu'à Kunszentmárton	30 »
7° Le Canal «François»	238 »
8° » lac Balaton	80 »
Total	2511 kilom.

Lorsque les travaux de régularisation qui sont en cours, en vertu de la loi XLIX de 1908 sur les « investitions » fluviales, seront terminés, c'est-à-dire dans 15 ou 20 ans, un réseau de voies navigables pour les bateaux de 650 tonnes pourra être mis à la disposition du commerce, dont voici la spécification :

1°	Le Danube avec ses bras collatéraux	1170	kilom.
2°	La Tisza de Vásárosnamény jusqu'à l'embouchure	694	»
3°	» Drave de Gyékényes jusqu'à son embouchure	196	»
4°	» Save	598	»
5°	» Kulpa de Károlyváros jusqu'à son embouchure	135	»
6°	» Vág de Tornócz à Komárom	68	»
7°	» Temes de Bótos à l'embouchure	87	»
8°	» Béga de Nagytopoly à son embouchure	156	»
9°	» Szamos de Szatmár à son embouchure	65	»
10°	» Bodrog de Imreg à son embouchure	65	»
11°	Le Sajó de Bánréve à son embouchure	115	»
12°	» Körös de Békésgyula à son embouchure	140	»
13°	» Sió du Balaton au Danube	110	»
14°	» lac Balaton	80	»
15°	» Canal François	238	»
16°	» Maros (1) de Piski à son embouchure	243	»
	Total	4260	kilom.

En y ajoutant les canaux du Danube à la Tisza et du Danube à la Save dont la construction n'est également qu'une question de temps, le réseau des voies navigables de la Hongrie atteindra environ 4500 kilomètres.

Il y a, en outre, dans la vallée du Danube et de ses affluents plus de 1000 kilomètres de rivières et de sections de rivières à pente faible qui, d'après les études préalables faites, peuvent être, pour peu qu'on y creuse un chenal, rendues navigables à peu de frais.

Aux 1000 kilomètres de parcours sur le Danube, s'ajouteront donc 3500 kilomètres de voies navigables, qui pourront être portés plus tard à 4500 kilomètres.

Par contre, ni en Allemagne, ni en Autriche, ni dans aucun autre État riverain du Danube — excepté la Save qui forme la frontière entre la Serbie et la Hongrie à partir de l'embouchure

(1) Sur le Maros, pour le moment, jusqu'à l'achèvement du chenal, pourront circuler, à l'étiage, des bateaux n'ayant que 0m 70 à 0m 80 de tirant.

de la Drina jusqu'à Belgrade — jusqu'à l'embouchure du Pruth, pas un seul affluent navigable n'existe actuellement.

Il est donc compréhensible que la question du Danube n'a pour aucun État riverain une importance pareille à celle qu'elle a pour la Hongrie.

Par suite de la situation favorable de la vallée du Danube, une voie navigable longue de 1776 kilomètres traverse la Hongrie, allant de Soulina à Károlyváros, qui est éloigné seulement de 170 kilomètres du port de Fiume sur l'Adriatique, avec lequel elle est reliée, du reste, par une ligne de chemin de fer.

La régularisation de la Save et de son prolongement, la Kulpa, est, en vertu de la loi sur les «investitions» fluviales, assurée de telle sorte que, à l'étiage, elles puissent être navigables pour des bateaux de 1000 tonnes.

La Hongrie a, d'ailleurs, de tout temps reconnu l'importance de ses voies navigables. Car, déjà au milieu du XVIIIe siècle, fut construit le Canal de la Béga, entre Temesvár et Becskerek, d'une longueur d'environ 100 kilomètres, et à la fin du XVIIIe siècle, le Canal François fut créé.

En même temps que le Canal François fut construit en Amérique le Canal Érié, mais tandis que ce dernier n'était navigable que pour les bateaux de 240 à 320 tonnes, le Canal François, au contraire, fut creusé de façon à être traversé, encore aujourd'hui, par des bateaux de 650 tonnes et de 2 mètres de tirant, de telle sorte que, pendant très longtemps, ce fut un des canaux ayant les plus grandes dimensions.

Vers 1830, des études sur une grande échelle, avec de nombreux jaugeages d'eau, furent entreprises dans les vallées du Danube et de la Tisza. Elles formèrent la base des travaux qui, sur l'initiative du comte Étienne Széchenyi et d'après les vues et les plans de l'ingénieur Paul Vásárhelyi, furent commencés vers 1840 et, depuis lors, ne cessent d'être poursuivis.

La Hongrie a consacré, de 1867 à 1912, plus de 330 millions de couronnes à la régularisation de ses rivières. Aux termes de la loi sur les «investitions» fluviales, plus de 200 millions seront encore employés à ces travaux, outre les 75 millions nécessaires pour les canaux du Danube à la Tisza et du Danube à la Save, mentionnés plus haut.

II.

En Hongrie, bien avant le Congrès de Vienne et le traité de paix de Paris, l'art. de loi XV de 1723 déclara comme entaché d'illégalité les péages perçus sur les rivières, et l'art. de loi XVII de 1737 interdit expressément, sous peine de 100 florins d'amende, qu'un droit de péage quelconque soit perçu sur les bateaux et les radeaux traversant les voies navigables naturelles, par conséquent aussi le Danube.

Les lois et décrets récents ont tous, sans exception, pour base le traité de Paris de 1856.

Le régime légal des cours d'eau repose en Hongrie principalement sur l'art. de loi XXIII de 1885. Aux termes du paragraphe 19, «la navigation est permise à tout le monde sans distinction, à condition qu'on se conforme aux prescriptions et règlements de police fluviale». Le paragraphe 66 de la même loi prescrit ce qui suit: «Les riverains sont tenus, sans prétendre à aucune compensation:

1° à laisser libre un chemin de halage d'une largeur fixée par les règlements, à l'usage des personnes et des animaux opérant le halage des navires le long des cours d'eau flottables et navigables;

2° à permettre l'abord des bateaux et des radeaux aux endroits indiqués par l'autorité.

En cas de danger, les bateaux et radeaux peuvent aborder, décharger et être tirés sur la rive n'importe où; dans ce cas, toutefois, les propriétaires riverains peuvent réclamer des dommages-intérêts pour les dégâts à eux causés.»

Pour la meilleure exécution des paragraphes cités, a été publié le décret ministériel sub n° 39.507 de 1885, relatif aux chemins de halage et aux ports libres.

Le paragraphe 6 de ce décret est ainsi conçu:

«Le long des cours d'eau où se pratique la navigation ou le flottage, dans le but de permettre aux bateaux et radeaux d'aborder, un emplacement propice et suffisant pour les besoins, doit être fixé dans chaque commune, ordinairement sur son territoire intérieur, où puissent aborder les bateaux et les radeaux, sans payer aucune taxe.

Ces emplacements doivent être fixés par l'autorité, avec le concours des communes intéressées, et indiquées au moyen de signes perceptibles à distance. »

Aux termes du paragraphe 10 :

« Si, à l'emplacement indiqué pour l'atterrissage libre en vertu du paragraphe 6, on établit, pour plus de facilité et de sûreté, des installations, telles que, par exemple, des grues, des balances, des quais en pierre ou n'importe quelles autres constructions, entrepôts, etc., dans ce cas, si les bateliers font usage de ces installations, ou s'ils en profitent, les communes sont autorisées, pour couvrir les frais de ces installations ou d'autres services rendus, à percevoir une taxe à fixer et à faire approuver d'avance par l'autorité.

La taxe ainsi perçue ne peut être plus élevée que le montant des frais d'entretien des installations, l'intérêt du capital engagé et l'amortissement progressif de celui-ci ou les dépenses occasionnées par le fonctionnement de ce service. »

Le paragraphe 17 du décret prescrit ce qui suit :

« Chaque commune est tenue d'indiquer, autant que possible le long du port libre, un emplacement où les marchandises destinées à être transportées par eau ou devant être déchargées puissent, temporairement et jusqu'au moment de l'expédition, être déposées. Les personnes qui se serviront de ces emplacements, devront payer une taxe fixée par l'autorité, même si des installations spéciales n'ont pas été faites. »

Le paragraphe 9 du décret en question invoque enfin expressément le traité de 1857 relatif à la navigation sur le Danube :

« Outre l'emplacement indiqué comme port libre, fixé officiellement, il est interdit, sans l'autorisation du propriétaire riverain, d'aborder, excepté si un accident arrive à un bateau ou s'il est menacé d'un danger en continuant sa route.

Dans ce cas, les bateliers devront se conformer au paragraphe 25 du traité de 1857 sur la navigation du Danube. »

Notre administration est encore allée plus loin dans l'application de la liberté de la navigation. Elle a rendu possible, notamment, aux entreprises de navigation, l'acquisition par achat d'emplacements d'atterrissages, en dehors des ports libres.

Le paragraphe 8 de l'article de loi XVIII de 1913, modifiant le régime légal des fleuves, dispose particulièrement ainsi qu'il suit :

« L'autorité chargée de la surveillance du service de la navigation peut, sur la demande de l'entrepreneur et à son bénéfice, pour un temps déterminé ou pour la durée de l'entreprise, concéder une servitude d'atterrissage et de déchargement sur le terrain affecté pour le port à établir, soit sur l'emplacement de chargement et de déchargement, ou sur les chemins aboutissants indispensables à l'exploitation des entreprises de navigation, de flottage ou autres entreprises industrielles ou agricoles (forestières). »

Enfin, les dispositions des articles de loi XX de 1875 et XVI de 1887, se rapportant aux droits à payer pour le transport par des bateaux à vapeur, pour le touage ou tout autre moyen de navigation, furent abrogées, à partir du 1er janvier 1908, par l'article de loi XV de 1908, et, dès ce jour, les droits perçus pour le transport par bateaux à vapeur furent supprimés.

Toutes ces dispositions prouvent clairement que la Hongrie n'a pris aucune mesure restrictive de la liberté de la navigation, qui fût en contradiction avec les décisions des traités internationaux en vigueur.

Quant aux entreprises de navigation étrangères, notre administration ne s'est jamais départie non plus du principe de la réciprocité. Elle a, au contraire, toujours été persuadée que la concurrence ne ferait que profiter à la circulation des navires, au profit des intérêts économiques du pays.

III.

Si, jusqu'à ces derniers temps, malgré la situation hydrographique et législative avantageuse qu'on a vue, la navigation sur le Danube hongrois n'a pas pris un plus grand essor, la raison doit en être attribuée à des circonstances que je m'efforcerai d'élucider dans ce qui suit.

Avant tout, après 1867, date du rétablissement de la Constitution, la construction des lignes de chemins de fer fut poussée si activement qu'elle refoula, pour ainsi dire, com-

plètement à l'arrière-plan le développement des voies de communication d'une autre nature.

Dans le service de la régularisation des cours d'eau lui-même, les endiguements ont pris à cette époque une si grande importance qu'ils primèrent entièrement les intérêts de la navigation.

Ce qui contribua encore à ce résultat, ce fut la fausse idée répandue, en ce temps-là, dans toute l'Europe, à savoir que les voies navigables sont pour la communication d'une importance secondaire, vu qu'elles ne sont pas en mesure de lutter avantageusement avec la concurrence des chemins de fer et ne peuvent, par conséquence, rapporter un intérêt rémunérateur aux capitaux qu'on y aurait engagés.

La conséquence en fut tout naturellement qu'on n'attacha ni à l'amélioration et au développement des voies navigables, ni à l'augmentation des moyens de navigation l'attention voulue et, par suite, la navigation est restée, de plus en plus, au second plan, comparativement à l'essor pris par les chemins de fer.

Il est arrivé même que, dans le quart de siècle qui vient de s'écouler, la partialité en faveur des chemins de fer est allée jusqu'au point de vouloir, sinon anéantir entièrement la navigation, au moins la réduire, par la mise en vigueur de tarifs de concurrence, à un rôle secondaire et insignifiant.

Nous tenons à prouver ces assertions, sans trop nous écarter, toutefois, du but que nous nous proposons

A la fin de 1911 le réseau des chemins de fer de Hongrie avait acquis une longueur de 21.000 km., sur lesquels 8100 km. appartenaient à l'État et, quant au reste, 9500 km. de chemins de fer d'intérêt local étaient exploités par l'État et 3400 km. appartenaient à des compagnies privées et étaient exploités par elles.

Les capitaux engagés dans les chemins de fer s'élevaient, pour les chemins de fer de l'État à 2.900,000.000 couronnes et pour les chemins de fer privés et d'intérêt local à 1.550,000.000 couronnes.

La dette publique de l'État hongrois, montant à 5400 millions, a donc été employée, comme on voit, pour plus de la moitié pour le service des chemins de fer.

Nous devons ajouter que le capital affecté aux chemins de fer de l'État est loin d'avoir atteint son apogée, car de

grands travaux et des acquisitions en cours sont appelés à mettre ce service en état de répondre aux exigences de la circulation qui s'accentuent d'année en année.

Ces investitions exigent, à partir de 1906, un capital d'un milliard.

Pour ce qui est des endiguements exigés par les régularisations des fleuves, pendant le dernier demi-siècle, la Hongrie a rempli une tâche si colossale que, au point de vue de ses résultats et des effets salutaires pour la santé publique, on peut la désigner, sans exagérer, comme une seconde conquête du sol national.

L'étendue des territoires endigués dans les vallées du Danube et de la Tisza se monte à environ 4 millions hectares, et les travaux de cette importance ont été effectués par environ 70 sociétés d'endiguement, avec une dépense totale qui dépasse 400 millions de couronnes.

La longueur des digues construites par ces sociétés dépasse 6000 kilomètres et la longueur des chenaux, 10.000 kilomètres; les stations d'épuisement sont au nombre d'environ 150, capables de produire une force d'environ 7000 chevaux. La quantité d'eau pouvant être enlevée par les pompes centrifuges qui y fonctionnent, dépasse 180 mètres cubes par seconde, tandis que les eaux les plus basses du Danube à Budapest sont de 700 mètres cubes et celles de la Tisza à Szeged de 100 mètres cubes.

Pour faire voir le travail colossal et la valeur considérable que représentent ces chiffres, je me permets de citer quelques dates comparatives.

Ainsi, en Italie le territoire endigué dans la vallée du Pô comprend environ 700.000 hectares et la longueur de ses digues est de 525 kilomètres.

En France, la surface endiguée la plus importante se trouve dans la vallée de la Loire: son étendue est de 95.000 hectares, la longueur des digues de 483 kilomètres.

La Hollande est célèbre dans le monde entier par ses digues qui la défendent contre la mer et contre les fleuves, comme par son réseau de canaux de déversement reliés aux stations d'épuisement. Tout le territoire en culture de la Hollande est d'environ 2,500.000 hectares, par conséquent, il est beaucoup plus petit que le territoire canalisé et endigué des vallées du

Danube et de la Tisza. Un peu plus de la moitié en est endigué (environ 1,300.000 hectares), tandis que le territoire lacustre et maritime desséché est de 85.000 hectares. Ce n'est qu'en Russie et en Amérique qu'il existe des marais et des territoires endigués plus grands comme étendue, mais ni l'endiguement ni l'épuisement n'y sont portés à un degré d'intensité comparable à celui des territoires de la plaine hongroise.

L'augmentation de valeur atteinte pour les 4 millions d'hectares desséchés peut être évaluée à plus de 3 milliards en ne considérant que l'augmentation de la valeur du sol, sans compter les avantages obtenus, l'amélioration de la santé publique et, par suite, l'accroissement de la population et son aptitude au travail. En effet, précédemment, une grande partie de la population a été sujette aux fièvres intermittentes de l'automne. En outre, grâce à ces travaux, la construction des routes et des chemins de fer a été beaucoup facilitée et rendue meilleur marché, sans compter la sécurité contre les inondations dont profitent de nombreuses villes et communes, entre autres, Budapest, la capitale du pays.

L'endiguement des vastes territoires qu'on a vus rendit nécessaire que, dans la régularisation des rivières de Hongrie, l'on s'attachât en premier lieu au rapide épuisement des eaux, d'autant plus que le terrain du grand *Alföld* hongrois n'a qu'une pente très minime.

Nous indiquons dans le tableau suivant le nombre des coupures exécutées sur chacune des rivières de la Hongrie et les raccourcissements qui en résultent.

Rivière	Nombre des coupures	Longueur en km. des raccourcissements
le Danube	18	123
la Tisza	112	453
les Körös	248	546
la Drave	68	177
le Maros	27	71
la Szamos	36	79
le Bodrog	15	65
la Temes	92	143
la Rába	88	51
le Vág	8	8
la Save	5	10
Total	717	1716

Par suite de ces raccourcissements considérables, le régime des rivières s'est modifié. Ce résultat, bien qu'avantageux pour la rapidité de l'épuisement, a plutôt nui temporairement, au lieu de profiter à la navigation. C'est seulement après la régularisation systématique qu'il est permis d'espérer que l'équilibre troublé dans le régime des rivières se rétablira et que la navigation trouvera également son compte dans l'économie considérable du trajet à effectuer.

Les facteurs compétents du pays ayant déjà reconnu le fait que les chemins de fer et les voies de navigation sont appelés à se compléter mutuellement, les chemins de fer ayant, par suite, supprimé, en 1910, les tarifs de concurrence dirigés contre la navigation, et les sommes à affecter au développement des voies fluviales étant, en outre, toujours augmentées: non seulement il est probable, mais on peut prévoir avec certitude que notre navigation pourra, au plus tôt, remplir dignement le rôle qu'elle est appelée à jouer dans notre régime économique.

IV.

Nous désirons éclaircir la question de la navigabilité du Danube principalement à deux points de vue: premièrement à celui du tirant d'eau et ensuite quant à la force du courant. Nous traiterons séparément les chiffres analogues qui se rapportent à la Porte de Fer et à la section des cataractes.

Grâce aux importants et décisifs travaux, exécutés par la Commission Européenne du Danube à la section qui comprend l'embouchure de ce fleuve, la profondeur navigable jusqu'à Galatz a été portée graduellement jusqu'à — 7·2 m., de sorte que, dans cette section, le Danube est navigable pour les bateaux de 3500 tonnes de registre.

En amont de Galatz, soit de Braïla jusqu'à la Porte de Fer, la profondeur minimale était en 1911, en 27 bas-fonds, inférieure à 3 mètres. Parmi ceux-ci la profondeur d'un des récifs était de 190 mètres seulement, un autre de 200 mètres et neuf étaient profond de 200 à 250 mètres. Le gouvernement roumain étant pourvu d'installations appropriées pour le

dragage des bas-fonds, on peut espérer qu'une profondeur d'eau de 2·5 mètres, respectivement de 3 mètres, pourra être, sans trop grands frais, constamment assurée dans cette section du Danube.

En amont, d'Ómoldova jusqu'à Budapest, il existe, sauf les cas d'étiages extraordinaires, une profondeur navigable de 2 mètres, et elle sera obtenue aussi jusqu'à Gönyő par les travaux de régularisation en cours. Les études faites à ce sujet ont même démontré que d'Ómoldova à Budapest une profondeur navigable de 3 mètres même peut être obtenue à peu de frais relativement. Ce n'est que dans la section, longue de 100 kilomètres, en aval de Budapest que des travaux plus importants de régularisation devront être exécutés pour arriver à ce résultat.

De Gönyő à Dévény, la profondeur navigable descend aujourd'hui à l'étiage à 1·6 mètres et même 1·4 mètres. Néanmoins, après l'installation de la drague spéciale pour les bas-fonds, la profondeur navigable de 2 mètres pourra être obtenue jusqu'à la frontière du pays, le nombre des bas-fonds, même dans les plus mauvaises années, n'ayant jamais dépassé huit ou dix. En outre, l'installation des travaux de régularisation de cette section du Danube étant déjà en train, on peut considérer comme assurée dans le plus bref délai une profondeur navigable de 2 mètres sur le Danube hongrois, même au temps des étiages les plus bas.

Sur le Danube autrichien et bavarois la profondeur navigable est de 2 mètres à l'époque des eaux moyennes, mais au moment de l'étiage elle descend à 1·30 ou 1·40 mètres et même au-dessous.

En raison de la rapidité de la pente du lit et de la quantité des déjections du fleuve, on devra se contenter d'obtenir une profondeur navigable de 2 mètres de Ratisbonne à Dévény et les gouvernements respectifs feront, sans doute, leur possible pour y atteindre.

Les profondeurs navigables du Danube dans ses différentes sections sont, d'une manière utilisable dans la pratique, indiquées dans le tableau suivant, dressé par les soins de la Société hongroise de navigation fluviale et maritime.

Capacité moyenne de travail des bateaux toueurs sur les différentes sections du Danube.

Section	Capacité à niveau moyen							Remarque
	Vapeur HP	chaland en fer d'un tonnage de 650 à 750 tonnes		Moyenne par heure				
				rapidité		capacité		
		nombre d'unités	totalité du chargement en tonnes	en remontant	en descendant	en remontant	en descendant	
				kilomètres		tonnes-kilomètres		
Galatz—Braïla Turnseverin (Guravoja)	900—1000*	10	6000*	—	—	—	—	* Suivant le rapport de la Société de navigation du Danube. En remontant, entre Turnseverin et Guravoja, en opérant le touage en deux ou trois voyages. La capacité de transport des chalands peut être entièrement mise à profit
	600—800	8—10	5000	5	12	25.000	60.000	
	400—500	6—7	3600	4·5	12	16.200	43.200	
	250—350	3—4	2000	4	14	8.000	28.000	
Sur le chenal de la Porte de Fer	1200	1	540	2		1.080	—	* Seulement à l'aide du bateau à fil de fer submergé
	900—1000	1	450	1·5		675	—	
	600*	2	1040	2		—	—	
Sur l'ancien passage de la Porte de Fer*	900—1200	2	1000	3	—	3.000	—	* Si à Orsova le niveau est à + 350 cm.
	600	2	700	3	—	2.100	—	
Sur le chenal de la Porte de Fer ou au niveau de + 400 sur l'ancien passage	600—1200	4	1500		16	—	24.000	
	400—500	3	1000		16	—	16.000	
	250—350	3	700		16	—	11.200	
Orsova—Jucz—Szvinicze—Greben—Moldova	1200	6	3200	3	14	9.600	44.800	En remontant, suivant le niveau, à Jucz et à Szvinicze et en opérant le touage en deux voyages, à Greben en trois voyages ou éventuellement un à un pour chaque chaland. En descendant, les prescriptions existantes sont à observer pour la manière dont le touage doit être effectué
	800—1000	5	2400	3	14	7.200	33.600	
	600—700	3	1500	3	14	4.500	21.000	
Moldova—Gönyő	300	4	2000	4	14	8.000	28.000	* Suivant la Société de navigation du Danube: 6000 tonnes
	400	5—6	2800	4	13	11.200	36.400	
	600	7—8	4000	4·5	12	18.000	48.000	
	700—800	8—9	4500	4·5	11	20.250	49.500	
	1000*	9—12	5000*	4·5	10	22.500	50.000	
Gönyő—Vienne	400	2	700	4	14	2.800	9.800	* Suivant la Société de navigation du Danube à l'aide de 900 à 1000 chevaux-vapeur: 2400 tonnes
	600	2—3	1100	4·5	13	4.950	14.300	
	700	3	1350	5	12	6.750	16.200	
	800*	4	1500*	4·5	12	6.750	18.000	
Vienne—Ratisbonne	600	2—3	1000	4·5	13	4.500	13.000	* Suivant la Société de navigation du Danube à l'aide de 900 ou 1000 chevaux-vapeur: 2400 tonnes
	700	3	1200	4	12	4.800	15.600	
	800*	3—4	1500	4	12	6.000	18.000	

Dans la section entre Orsova et Drenkova, la communication avec des vapeurs de faible tirant, disposant de 600 chevaux, est possible à + 40 cm. à l'échelle d'Orsova, et jusqu'au niveau 0 sur le chenal de la Porte de Fer, aussi bien en remontant qu'en descendant ; au-dessous de ces niveaux, toutefois, le touage n'est possible qu'à la descente et, suivant la profondeur, avec des vapeurs à faible tirant, de 200 à 300 chevaux. Il est à noter que les vapeurs de puissance médiocre ne sont pas en état de remorquer à la montée.

Pour le chargement des chalands la règle suivante sert de norme : au niveau de + 1 mètre à Orsova, on peut remorquer dans la section des cataractes des chalands de 1·6 m. de tirant, et ceux de 2 mètres de tirant dans le chenal de la Porte de Fer. Notons toutefois que l'autorité de navigation rabat de ce tirant d'eau la décrue journalière prévue — c'est l'échelle de Zimony qui fait loi à ce sujet ; — c'est-à-dire : si la décrue de Zimony est de 10 centimètres, on ne remorque, ce jour-là, que des chalands d'un tirant d'eau de 1·5 mètres, respectivement de 1·9 mètres.

Le tableau ci-dessous fournit les indications nécessaires relativement au chargement en tonnes avec lequel les chalands peuvent pénétrer dans ces sections du Danube au niveau + 1 à Orsova ou à un niveau inférieur.

Tirant	650 t. tonnes de charge-	750 t. ment	Tirant	650 t. tonnes de charge-	750 t. ment
2·00 m.	628	703	1·40 m.	390	436
1·90 »	588	656	1·30 »	351	391
1·80 »	549	613	1·20 »	311	349
1·70 »	509	567	1·10 »	271	306
1·60 »	468	523	1·00 »	233	264
1·50 »	429	478	0·90 »	195	219

On peut se rendre compte par ces données que le Danube est navigable de Soulina à Gönyő — excepté la section des cataractes et de la Porte de Fer — pour des bateaux de 6000 tonnes et de Gönyő à Ratisbonne pour ceux de 2400 tonnes. On compte, dans la première de ces sections, 9 à 10 chalands et dans la deuxième 4 chalands par remorqueur de 900 à 1000 chevaux-vapeur.

V.

Nous tenons à nous occuper plus spécialement des conditions de la navigation dans la section de la Porte de Fer et des cataractes, car les opinions sont très divisées à ce sujet et le gouvernement hongrois et ses organes officiels ont été, à l'étranger, l'objet de sérieuses critiques.

Celles-ci se rapportent aux points suivants :

1° Les travaux exécutés ne répondent pas aux prévisions.

2° Les droits perçus sont exorbitants, à tel point qu'ils n'ont pas tant le caractère de droits, mais de taxes douanières, car ils sont gradués, non pas en raison des dimensions des bateaux, mais en raison de la marchandise transportée.

3° La Hongrie a fixé les droits arbitrairement, c'est-à-dire de sa propre initiative et sans le concours des États riverains intéressés.

Nous allons répondre à la première de ces réclamations dans ce chapitre et nous traiterons les points 2 et 3 dans le chapitre VI.

Avant de passer en revue les résultats obtenus par les travaux de régularisation, nous trouvons nécessaire de déterminer impartialement, d'après les avis des experts, les conditions de navigation de la section dont il s'agit, telles qu'elles ont existé avant la régularisation.

Dans son rapport intitulé *Le Danube et son importance économique*, qui a paru en 1880 parmi les publications de la Chambre de commerce et d'industrie de la Basse-Autriche, M. J. M. Wolfbauer, conseiller de la Chambre de commerce, s'exprime au sujet de cette question dans ces termes :

« Les bateaux dans cette section (Portes de Fer) sont dans l'impossibilité de poursuivre leur route, si le niveau à l'échelle d'Orsova est inférieur à 3 mètres au-dessus de 0.

Comme, en moyenne, il y a par an 155 jours et même, dans certaines années, 190 jours, où le niveau exigé n'est pas atteint, on comprendra facilement que ce banc de rochers (la Porte de Fer) signifie pour la navigation un obstacle formidable.

En raison de cet abaissement de niveau, il s'ensuit, en premier lieu, la nécessité, pour les bateaux, de décharger

leur cargaison, ce qui est dispendieux et prend beaucoup de temps. On doit avoir recours, alors, à des bateaux de moindre tirant et les vapeurs ordinaires doivent céder la place aux vapeurs, spécialement construits à cet effet qui les remorquent à travers les cataractes. De plus, lors d'un plus grand abaissement de niveau, cette mesure elle-même devient insuffisante. Le transport des marchandises ne peut alors s'effectuer qu'au moyen de petits radeaux ou bien de la traction animale.

Si, toutefois, un nouvel abaissement de niveau ne permet pas même ce mode de transport pénible, coûteux et lent, et si les marchandises, et souvent aussi les passagers, ne peuvent passer en bateau la Porte de Fer ou le banc de rocher de Drenkova situé en amont, dans ce cas, les passagers et les marchandises sont obligés de prendre la route de terre.

Cet obstacle est particulièrement préjudiciable au transport des céréales, car c'est précisément après la récolte qu'il se présente dans une mesure plus accentuée.

Il résulte de cet état de choses, non seulement qu'on ne peut compter sur la navigation rendue ainsi incertaine, mais, en outre, la fixation des tarifs devient très difficile et les transports renchérissent considérablement.

Les suppléments perçus, lors du niveau défavorable, par la Société de navigation sur le Danube, sur le Bas Danube, en plus du tarif en vigueur à la montée et à la descente, font suffisamment ressortir la gravité de cet inconvénient.

Ces suppléments de tarif, au niveau de 1·58 ou 0·96 mètres à l'échelle d'Orsova, s'élèvent par 100 kilogrammes, pour les marchandises emballées normales de 1[re] classe et pour les équipages, à 60 kreuzers, pour les autres marchandises à 40 kreuzers. »

Cette description aussi vive qu'authentique des conditions déplorables du transport sur le Bas Danube n'est nullement isolée. Nous devons mentionner encore la conférence que M. C. V. Suppan, capitaine de navire, inspecteur de navigation de la Société du Danube et chef de la section de navigation à Vienne, a fait sur la navigabilité du Danube et de ses affluents. Elle a paru parmi les publications du *Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Verband für Binnenschiffahrt* (XXV[e] livraison de 1897). On y trouve, relativement aux conditions

de navigation de cette section du Danube, les chiffres suivants, embrassant une période de 9 ans (de 1887 à 1895):

La durée de la navigation, pendant ces 9 années, a été de 282 jours en moyenne. Ce laps de temps se distribue comme il suit sur les sections :

	a/ de Drenkova à Orsova	*b/* de Turnseverin à Orsova
à la profondeur navigable absolue de 1·50 mètres et plus	172 jours, soit 61%	134 jours = 47%
à une profondeur inférieure à 1·50 mètres	85 » » 30%	106 » = 38%
à la profondeur absolue inférieure à 0·80 mètre lorsque le transport ne fut possible qu'au moyen d'attelages de bœufs ...	25 » » 9%	42 » = 15%
	282 jours, soit 100%	282 jours = 100%

Il faut ajouter que la profondeur navigable absolue de 0·80 mètre s'est présentée déjà dans la section Drenkova—Orsova à un niveau de + 137 et dans la section Orsova—Turnseverin à celui de + 232 à l'échelle d'Orsova, et que la navigation s'est trouvée forcément arrêtée à un niveau à Orsova inférieur à + 0·90 mètre dans la première section et, dans la seconde, à un niveau inférieur à + 1·20 mètres à l'échelle d'Orsova.

Après ces remarques préliminaires, passons aux travaux qui ont été exécutés et aux résultats obtenus.

Voici la manière dont les travaux du Bas Danube ont été projetés et exécutés : les bancs de rochers allongés et tenant les uns aux autres, tels que : Sztenka, Kozle-Dojke, Izlás-Tachtalia, Greben et Jucz furent réduits à la dynamite sur une largeur de 60 mètres dans le lit du fleuve et leurs débris enlevés à la drague. On a pu obtenir ainsi que, dans les chenaux créés, les bateaux n'ayant que 2 mètres de tirant puissent naviguer même au niveau 0 à l'échelle d'Orsova. Quant au chenal de la Porte de Fer, il a été exécuté sur une largeur de lit de 80 mètres pour que son fond soit à 3 mètres de profondeur lors du niveau 0 à Orsova.

Après l'achèvement de tous ces travaux, la Commission de surveillance a pu se rendre compte que la profondeur du lit projetée existe effectivement tant aux cataractes supérieures qu'à la Porte de Fer et que les dispositions de l'article

57 du traité de Berlin de 1878, stipulant la «suppression des obstacles à la navigation qui se trouvent à la Porte de Fer et aux cataractes» ont été scrupuleusement remplies.

Toutefois, quand la navigation voulut mettre à profit le nouvel état de choses, les intéressés ne tardèrent pas à s'apercevoir que, en dehors des sections où les travaux furent exécutés, mais entre celles-ci, sur une longueur de plus de 100 kilomètres, dans la partie du fleuve à laquelle on n'avait pas touché, certains bancs de rochers qui, jusque-là, n'avaient pas passé pour entraver la navigation, commençaient à ressortir du lit du fleuve et à empêcher les bateaux de profiter de la plus grande profondeur des chenaux aux cataractes et à la Porte de Fer.

Vu que les travaux projetés étaient à ce moment déjà achevés et le montant des comptes des entrepreneurs liquidé, il a fallu se contenter de conformer les règlements de la navigation à cet état de choses imprévu.

Il fut arrêté en conséquence que, au niveau + 1 m. à l'échelle d'Orsova, il n'est permis de charger les bateaux que pour un tirant de 1·6 mètres. On peut se rendre compte qu'il y a toujours 1·4 mètres de perdu sur la profondeur du chenal obtenu jusqu'à ce qu'on arrive à faire disparaître les groupes de rochers qui, anciennement, n'étaient pas censés être un obstacle pour la navigation.

Voyons maintenant dans quelles années, à partir de l'achèvement des travaux jusqu'à 1912 inclusivement, le niveau à l'échelle d'Orsova fut inférieur à + 1 mètre dans les mois propices à la navigation, c'est-à-dire du 1er mars au 30 novembre :

En	1900	du 24 septembre au 25 octobre … … … …	32 jours
»	1901	… … … … … … … … … … … … … … … … … … … …	0
»	1902	du 3 au 10 octobre et du 24 au 30 novembre … … … … … … … … … … … … … … …	15 jours
»	1903	du 11 au 18 octobre … … … … … … … … …	8 »
»	1904	du 2 août au 1er septembre, du 23 au 28 septembre … … … … … … … … … … … … …	31 »
»	1905	du 24 septembre au 24 octobre, du 14 au 18 novembre … … … … … … … … … … … … …	24 »
»	1906	… … … … … … … … … … … … … … … … … … … …	0
»	1907	du 1er au 11 octobre, du 14 au 18 novembre … … … … … … … … … … … … … … …	18 jours

En 1908	du 5 octobre au 30 novembre	56 jours
» 1909	... ...	0
» 1910	... ...	0
» 1911	du 24 août au 28 septembre, du 26 au 31 octobre, du 19 au 25 novembre	59 jours
» 1912	... ...	0

En outre, le niveau à Orsova n'est descendu au-dessous de + 0·5 mètre qu'en 1908, du 18 octobre au 25 novembre, soit pendant 38 jours.

En comparant ces chiffres avec la situation telle qu'elle était avant la régularisation, on est obligé de reconnaître que les travaux exécutés ont augmenté dans une mesure considérable les chances de la navigation. Néanmoins, il faut avouer que le but visé par les grands travaux n'a pas été atteint complètement. En effet, comme on l'a vu, dans la section du fleuve en question, en dehors des obstacles supprimés, on a vu surgir inopinément d'autres obstacles de moindre importance, il est vrai, sous forme de bancs de rochers moins hauts, mais dont la suppression est tout aussi indispensable pour arriver au but qu'on s'est proposé, à savoir qu'au niveau 0 à l'échelle d'Orsova, la navigation soit possible pour les bateaux ayant 2 mètres de tirant.

Les plans et devis de ces travaux complémentaires, y compris ceux des bassins de garage qui, entre temps, ont été reconnus nécessaires, sont prêts depuis des années. Leur réalisation exigera une nouvelle dépense de 16 millions de couronnes.

Il convient donc de rectifier les critiques et les reproches si souvent répétés, en ce sens que ce n'est nullement l'exécution défectueuse des travaux qui a empêché d'atteindre le but visé. La vérité est tout autre. En effet, les obstacles surgis n'ont nullement pour cause la négligence ou les fautes commises lors des travaux de déblaiement dont il a été question. Ils sont dus uniquement à cette circonstance que certains bancs de rochers ont été laissés intacts dans les premières prévisions des travaux qui, par la suite, quand la profondeur navigable du lit fut devenue plus grande, formèrent obstacle. Il en est résulté que la navigation ne put entièrement mettre à profit les travaux exécutés. En effet, le résultat obtenu par ces derniers, à savoir qu'au niveau 0 à l'échelle d'Orsova les cata-

ractes soient accessibles pour des bateaux ayant 2 mètres de tirant d'eau, et la Porte de Fer pour ceux ayant 2·6 mètres de tirant, est devenu, pour ainsi dire, inutile, attendu que, dans les sections intermédiaires, des rochers qui émergent du lit rendent cet avantage illusoire.

La Hongrie, qui n'a commis aucune omission, ni négligence, sous ce rapport, fera, sans doute, exécuter aussi les travaux complémentaires qui sont devenus nécessaires. Alors, toutes les critiques formulées à ce sujet tomberont d'elles-mêmes.

Si cela n'a pas été fait jusqu'ici, c'est dû uniquement à des raisons d'ordre purement financier.

Les chiffres qu'on a vus plus haut et qui sont relatifs aux niveaux du fleuve, permettent de prévoir avec certitude que si, depuis l'achèvement des travaux, c'est-à-dire l'espace de 14 ans, on n'a pas constaté une seule fois à l'échelle d'Orsova un niveau d'eau inférieur à 0, pendant l'époque propre à la navigation, les travaux projetés qui doivent creuser le lit navigable jusqu'à 2 mètres de tirant, au moyen de l'enlèvement des bancs de rochers qui subsistent encore, arriveront certainement à satisfaire toutes les exigences légitimes.

C'est ici le lieu de rappeler aux lecteurs que des travaux aussi importants et aussi difficiles que ceux exécutés sur le Bas Danube n'ont jamais été entrepris jusque-là ni en Europe, ni dans aucune autre partie du monde. Ainsi quand même ils n'auraient pas réussi aussi bien, du moins dans leur partie achevée jusqu'ici, qu'en réalité ils le sont, même alors les critiques dédaigneuses et malveillantes, formulées aussi de la part d'étrangers, ne seraient nullement justifiées. En effet, les personnes qui s'occupent sérieusement de ces sortes de questions ne se sont jamais attendues à voir se poursuivre la navigation dans les cataractes et à la Porte de Fer dans les mêmes conditions que dans les sections qui précèdent et suivent celles-là, c'est-à-dire dans les parties du lit où la pente est faible et qui sont exemptes de rochers. Il est permis, dans ces conditions, de trouver le résultat obtenu assez beau. En effet, n'est-ce pas suffisant que les vapeurs d'une puissance assez respectable puissent passer les cataractes en touant encore un chaland ?

En Allemagne sur le Rhin, et dans la Haute-Autriche sur le Haut Danube, malgré des travaux qui durent depuis vingt ou trente ans, la navigation a toujours à lutter, dans les sections des cataractes, contre les obstacles qui n'ont pu être complètement surmontés.

VI.

L'autre reproche qu'on formule contre les travaux du Bas Danube, consiste à dire que les droits perçus sont exorbitants et qu'ils revêtent, de plus, le caractère de taxes de douane, en ce sens qu'ils sont perçus, non pas suivant la capacité des bateaux, mais en partie selon la qualité des marchandises transportées.

Pour pouvoir nous prononcer en connaissance de cause, il nous faut, avant tout, savoir à combien s'élèvent ces droits.

Nous avons vu, dans le chapitre V, qu'avant la régularisation, la Société de navigation à vapeur du Danube, quand le niveau était descendu de 1·58 à 0·96 mètre à l'échelle d'Orsova, avait rangé les marchandises en deux catégories, et elle percevait de ce chef 1·2 ou 0·80 couronne par 100 kilogrammes.

Au niveau de 0·96 mètre et au-dessous, elle percevait 2·40 ou 1·60 couronnes.

La Commission internationale de 1873/74 qui, soit dit en passant, établit la somme de l'emprunt à émettre, pour couvrir les dépenses de la régularisation, à 18 millions de francs, tandis qu'elle s'est élevée en réalité à 45 millions, fixa comme il suit les taxes à percevoir :

a) pour les céréales, le charbon et le bois de chauffage 1·70 francs par tonne ;

b) pour d'autres marchandises, 2·45 francs par tonne ;

c) pour les bateaux à vapeur transportant des passagers, 800 francs par bateau et par voyage, sans compter la taxe de pilotage.

Les droits de navigation actuellement en vigueur, y compris les taxes perçus pour le parcours des sections régularisées du Danube et pour le pilotage, ont été établis par le paragraphe 3 du Règlement, dont voici le texte complet :

«*Paragraphe 3.*

Au point de vue des droits, la section régularisée du Danube se divise en deux parties principales, à savoir :

a) celle d'Ómoldova à Orsova ou à Verciorova,

b) celle d'Orsova ou de Verciorova à Turnseverin.

Les bateaux qui circulent dans les deux sections payent les droits suivants :

I. Chaque vapeur et chaland, barque à rames ou radeau, qu'ils soient vides ou avec chargement, paye 20 deniers par tonne de 1000 kilogrammes, suivant sa capacité entière de transport indiquée dans son certificat de tonnage.

II. Les marchandises chargées sur les vapeurs et chalands, barques à rames, radeaux et autres, payent un droit de navigation de 18 deniers par 100 kilogrammes.

Une faveur spéciale est accordée pour le transport en chargement complet des matières suivantes : houille (anthracite, charbon, lignite), pierre brute, gravier, ciment, chaux, briques, bois de construction scié brut, bois de chauffage, engrais, huile minérale brute et produits du pétrole, pour lesquels le droit est fixé à 6 deniers par 100 kilogrammes.

Les bateaux à vapeur transportant des passagers, qui font un service régulier d'après un horaire qui comporte au moins deux voyages par semaine, payent pour les marchandises qu'ils transportent la taxe fixée par le paragraphe II ; ils ne sont tenus à payer que les 50% des droits indiqués dans le paragraphe I, d'après leur capacité de transport.

Si quelque bateau astreint à payer les droits ci-dessus, ne passe que par une seule partie de la section régularisée du Danube, il ne paye que la moitié des droits fixés par les paragraphes I et II.»

Dans le canal de Panama, le droit de passage a été fixé, aux termes du paragraphe 4 du *Panama Canal Act*, à 3·90 francs au minimum et à 6·50 francs au maximum par tonne, suivant la qualité des marchandises. (1)

Voici le tarif des droits de navigation perçus par la Commission Européenne du Danube et par tonne de registre :

(1) *Revue de Paris*, année 1913, page 395.

Bateaux jaugeant		Bateaux chargeant et déchargeant uniquement dans le port de Soulina	Bateaux chargeant et déchargeant en amont
de 201 à 600 tonnes	... ...	0·30	0·55
» 601 » 1000 »	... ...	0·60	1·10
» 1000 » 1500 »	... ...	0·90	1·40
plus de 1500 tonnes	... ...	1·10	1·70

Attendu que les travaux exécutés à l'embouchure du Danube profitent principalement aux bateaux à fort tirant d'eau, possédant, par conséquent, un fort tonnage, on peut considérer comme des moyennes habituelles les droits de 1·10 francs et 1·70 francs par tonne de registre.

Pour rendre plus sensible le taux élevé de ces droits, nous en avons fait ci-dessous le relevé pour un bateau de 1000 tonnes de jaugeage et chargé de 1000 tonnes de marchandises.

1° Le total des droits supplémentaires perçus, avant 1880, par la Société de navigation du Danube pour un bateau de ce jaugeage et de ce chargement, au niveau de 1·58 à 0·96 mètre à l'échelle d'Orsova, s'est élevé, pour les marchandises de 1re classe, à 12.000 couronnes, pour celles de 2e classe à 8000 couronnes.

Au-dessous du niveau de 0·96 mètre à Orsova, ce droit montait, pour les marchandises de 1re classe, à 24.000 couronnes, pour celles de 2e classe à 16.000 couronnes.

2° En appliquant le tarif proposé par la Commission Internationale de 1873/74, les droits de navigation seraient de 1700 francs pour les marchandises de la 1re catégorie et de 2450 francs pour celles de la 2e catégorie.

3° Selon le tarif du canal de Panama, un bateau de chargement pareil payerait 3900 francs, respectivement 6500 francs.

4° Suivant le tarif de la Commission Européenne du Danube, les droits à payer seraient, selon le tirant du bateau, de 1100 à 1700 francs.

5° Or, en réalité, le tarif en vigueur depuis les travaux du Bas Danube, fixe, pour les bateaux, le droit à acquitter à 200 couronnes, et pour le chargement de 1000 tonnes à 1800 couronnes, ce qui fait, par conséquent, 2000 couronnes en tout.

Pour les bateaux de 1000 tonnes qui transportent des denrées jouissant d'une faveur spéciale et en plein chargement

(charbon, pierre, ciment, briques, etc.) le droit perçu est de 800 couronnes.

Après ces chiffres comparatifs, il n'est pas nécessaire d'insister davantage pour prouver que les droits perçus ne sont rien moins qu'exorbitants.

Un autre reproche qu'on formule, c'est que les droits revêtent le caractère d'une taxe de douane, n'étant pas perçus d'après le jaugeage des bateaux, mais selon que leur chargement consiste en telles ou telles marchandises.

Il est basé, sans doute, sur la circonstance, à savoir qu'à Soulina les droits de navigation perçus à l'embouchure du Danube sont calculés uniquement d'après le jaugeage, c'est-à-dire d'après le total des tonnes de registre (100 pieds cubes anglais).

Pourtant le système incriminé, à tort, ne peut nullement être considéré comme préjudiciable à la navigation. Il est même, bien au contraire, tout à son avantage.

Remarquons, avant tout, que les bateaux vides payent un droit minime selon leur tonnage ; il est, en effet, seulement de 20 deniers par tonne, mais, par contre, quand ils sont chargés de marchandises, le droit s'élève à 180 deniers.

Il est superflu, croyons-nous, d'insister davantage sur le point que ce procédé est plus juste en lui-même et plus avantageux pour la navigation, en tant que les droits s'élèvent en raison du chargement, c'est-à-dire du bénéfice.

On peut, en outre, invoquer le tarif de navigation de l'Allemagne, entré en vigueur le 24 décembre 1911 (Schiffahrts-abgabengesetz, art. II, paragr. 9) qui, conformément aux tarifs en usage aux chemins de fer, établit cinq classes de droits, à savoir 0·02, 0·04, 0·06, 0·08 et 0·1 mark par tonne-kilomètre.

Du reste, en fait de droits de navigation sur le Bas Danube, une seule exception existe : c'est la faveur stipulée pour les bateaux qui transportent du charbon et autres matières analogues en chargement complet.

C'est donc à tort qu'on reproche audit tarif d'être de même nature que celui en usage dans les bureaux de douane. En effet, tout le monde sait que dans les tarifs douaniers on voit figurer des centaines de catégories de denrées : ainsi le tarif douanier autonome de la Hongrie en comporte jusqu'à 657. Il ne faut pas négliger non plus cette autre circonstance que les droits en question sont obligatoires, sans exception,

pour tout bateau voyageant sous n'importe quel pavillon, même pour ceux qui portent le pavillon hongrois ou autrichien. Ce qui prouve, à n'en pas douter, le fait qu'il n'est nullement question ici de taxes douanières.

La valeur minime du droit perçu, qui est de 18 deniers par quintal métrique, prouve aussi clairement qu'il ne s'agit en aucune façon d'autre chose que d'un simple droit de navigation. En effet, si l'on consulte, p. ex., le tarif douanier autonome hongrois, on trouve que le droit d'entrée minimal pour le blé y est fixé à 6·30 couronnes, celui pour le seigle à 5·80, pour l'avoine à 4·80, pour le maïs à 2·80 couronnes, par quintal métrique.

On a pu se convaincre, par ce qui précède, que les droits de navigation du Bas Danube ne sont nullement exorbitants, ni ne revêtent le caractère d'un tarif de douane. Or, c'est là, à proprement parler, le côté principal de la question, car l'autre reproche formulé, à savoir que le gouvernement hongrois a fixé ces droits arbitrairement et sans s'entendre avec les autres États intéressés, n'a qu'une importance secondaire.

Comme on sait, l'exécution des travaux du Bas Danube a été réglée par l'article LVII du traité de Berlin de 1878, dans les termes suivants :

« L'exécution des travaux destinés à faire disparaître les obstacles que les Portes de Fer et les cataractes opposent à la navigation est confiée à l'Autriche-Hongrie.

« Les États riverains de cette partie du fleuve accorderont toutes les facilités qui pourraient être requises dans l'intérêt des travaux.

« Les dispositions de l'article VI du traité de Londres du 13 mars 1871, relatives au droit de percevoir un droit provisoire pour couvrir les frais de ces travaux, sont maintenues en faveur de l'Autriche-Hongrie. »

Après de longues délibérations, le gouvernement hongrois, sur le désir du gouvernement autrichien, se déclara disposé, en 1880, à entreprendre à la seule charge de la Hongrie les travaux de régularisation. Toutefois, elle a stipulé cette condition expresse que les plans détaillés des travaux, le mode d'exécution et les droits de navigation à percevoir concerneront exclusivement le gouvernement hongrois, attendu que l'Autriche ne contribue en rien à ces frais.

Dans ces conditions, les mesures prises par la Hongrie au point de vue des droits de navigation sont réglées uniquement par l'article VI du traité de Londres de 1871 mentionné plus haut.

Si, sous ce rapport, le traité de Berlin avait voulu lier les mains à l'Autriche-Hongrie, il aurait pu aussi bien préciser le mode de perception des droits de navigation que le fit, en son temps, l'article XVI du traité de Paris du 30 mars 1856 concernant les droits à percevoir du chef de la rectification de l'embouchure de Soulina. En d'autres termes, il aurait exigé la majorité des voix de la Commission Européenne du Danube, c'est-à-dire des puissances intéressées.

Ce serait, du reste, un cas sans exemple qu'un Etat quelconque supporte seul les frais de pareils travaux et que, néanmoins, il fasse dépendre de l'assentiment des autres Etats intéressés le droit de fixer les taxes à prélever.

Le *Panama Canal Act* respecte et proclame également ce principe international fondamental, à savoir que les droits à percevoir ne peuvent être plus élevés que la somme nécessaire pour payer les intérêts et l'amortissement des capitaux engagés, plus les frais d'entretien et de manutention, mais, dans ces limites, il se réserve néanmoins la liberté de fixer les droits selon ses convenances. (1)

Abstraction faite des considérations de principe, le gouvernement hongrois a, du reste, satisfait à toutes les dispositions internationales qui règlent la matière. Il a, notamment, satisfait au paragraphe 21 du traité de navigation du Danube de 1857, en ce sens qu'il n'a fixé les droits à prélever plus haut qu'il ne faut pour couvrir approximativement ses dépenses, soit pour payer les intérêts et l'amortissement des sommes nécessaires à la construction et à l'entretien des ouvrages.

Il a également satisfait à l'article XVI du traité de Paris du 30 mars 1856, d'après lequel les pavillons de toutes les nations devront être traités sur le pied d'une parfaite égalité.

On peut invoquer comme preuves irréfutables de ce qui précède, d'une part, les règlements publics concernant les droits de navigation, le service de pilotage et de touage, et, d'autre

(1) Le paragr. 4 du *Panama Canal Act* a assuré des avantages importants aux navires construits en Amérique et portant pavillon américain, sur ceux des autres nations.

part, les deux tableaux qu'on trouve ci-dessous (pages 31—32). Le premier relate le mouvement des marchandises de la section des cataractes du Bas Danube, l'autre enregistre les recettes, perçues d'année en année, comparées aux dépenses, et fait ressortir le déficit qui résulte de cette entreprise pour le Trésor hongrois.

VII.

Vu l'intérêt vital que représente pour la Hongrie la navigation du Danube, nous allons traiter, dans ce qui suit, premièrement la question de la Commission Européenne pour l'embouchure du Danube et, en second lieu, celle des rapports internationaux créés par la navigation sur tout le parcours du Danube.

On sait que c'est en exécution du paragraphe 16 du traité de Paris de 1856 que la Commission Européenne a été créée. Elle a été chargée notamment «de désigner et de faire exécuter les travaux nécessaires pour dégager les embouchures du Danube, ainsi que les parties de la mer avoisinantes, des sables et autres obstacles qui les obstruent, afin de mettre cette partie du fleuve et lesdites parties de la mer dans les meilleures conditions possibles de navigabilité».

L'article XVII du traité de Paris a prévu, outre la Commission Européenne, la création d'une Commission riveraine permanente, composée des délégués des Etats riverains. En voici la teneur :

«Cette Commission, qui sera permanente: 1° élaborera les règlements de navigation et de police fluviale ; 2° fera disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être ; 3° ordonnera et fera exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve ; 4° veillera, après la dissolution de la Commission Européenne, au maintien de la navigabilité des embouchures du Danube et des parties de la mer y avoisinantes.»

Il résulte donc de ces textes que le Traité de Paris a créé deux commissions, à savoir la Commission Européenne temporaire et la Commission riveraine permanente. Cependant, il est arrivé que c'est la Commission Européenne qui devint un organe permanent, tandis que la Commission riveraine

Tableau I

comprenant les navires avec leur chargement qui ont passé par la section régularisée du Bas-Danube du 1er janvier 1900 au 31 décembre 1912.

Année	En remontant				En descendant				Total				En remontant			En descendant			Total	
	chalands				chalands				chalands				bateaux à vapeur							
	chargés		vides	total	chargés		vides	total	chargés		vides	total	remorqueurs	soumis aux droits	total	remorqueurs	soumis aux droits	total	remorqueurs	soumis aux droits
	nombre	quintaux métriques	nombre		nombre	quintaux métriques	nombre		nombre	quintaux métriques	nombre									
1899 } 1900 }	450	1,640.640	115	565	432	1,224.674	178	610	882	2,865.314	293	1.175	478	249	727	271	434	705	794	683
1901...	551	1,909.840	97	648	345	946.021	322	667	896	2,855.861	419	1.315	458	255	713	233	478	711	691	733
1902...	358	1,384.660	240	598	422	1,236.757	246	668	780	2,621.417	486	1.266	334	317	651	257	379	636	591	696
1903...	510	2,096 332	213	723	310	766 813	285	595	820	2,863.145	498	1.318	370	326	696	282	399	681	652	725
1904...	660	2,873.192	136	796	269	811.633	507	776	929	3,684.825	643	1.572	461	333	794	362	421	783	823	754
1905...	528	2,140.163	138	666	331	1,022.769	358	689	859	3,162.932	496	1.355	451	292	743	325	418	743	776	710
1906...	359	1,656.621	279	638	411	1,410.302	207	618	770	3,066.923	486	1.256	411	359	770	290	480	770	701	839
1907...	451	2,215.086	271	722	442	1,542.811	293	735	893	3,757.897	564	1.457	487	342	829	357	472	829	844	814
1908...	222	1,021.409	462	684	499	1,856.101	217	716	721	2,877.510	679	1.400	379	385	764	372	395	767	751	780
1909...	1.277	6,537.137	417	1.694	551	1,986.841	1.036	1.587	1.828	8,523.978	1.453	3 281	2.191	586	2.777	2.190	492	2.682	4.381	1.078
1910...	570	2,773.076	790	1.360	715	3,043.118	390	1.105	1.285	5,816.194	1.180	2.465	1.272	587	1.859	1.264	500	1.764	2.536	1.087
1911...	847	3,631.632	310	1.157	497	1,945.744	545	1.042	1.344	5,577.376	855	2.199	1.158	640	1.798	1.153	586	1.739	2.311	1.226
1912...	967	4,684.865	383	1.350	762	2,765.344	574	1.336	1.729	7,450.209	957	2.686	2.155	601	2.756	2.155	526	2.681	4.310	1.127
Total...	7.750	34,564 653	3.851	11.601	5.986	20,558.928	5.158	11.144	13.736	55,123.581	9.009	22.745	10.605	5.272	15.877	9.511	5.980	15.491	20.116	11.252

Tableau II des années allant de 1899 à 1912.

Relevé des *dépenses* servant à l'entretien des travaux de la section du Danube régularisée de Moldova à T.-Severin placée sous la gestion de l'autorité roy. hongroise de navigation du Bas-Danube et ceux du service de pilotage ainsi que des *recettes* perçues du chef de la navigation, du touage et de droits de pilotage.

Année	Dépenses prévues dans le buget annuel						Dépenses non prévues dans le budget		Dépenses totales		Amortissement et intérêts de l'emprunt contracté pour la régularisation de la Porte de Fer		Dépenses totales avec intérêts et amortissement dn capital		Recettes du chef de la navigation, du touage et des droits de pilotage		Différence entre les recettes et les dépenses, ou déficit annuel	
	salaires du personnel		frais matériels		dépenses extraordinaires													
	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f	Cour.	f
1899	34.695	45	30.606	97	—	—	99.162	29	164.464	71	1,448.640	—	1,613.104	71	56.726	22	1,556.378	49
1900	129.488	01	62.290	49	33.489	37	61.194	23	286.462	10	1,445.400	—	1,731.862	10	552.536	76	1.179.325	34
1901	128.233	62	84.327	53	—	—	15.883	32	228.444	47	1,454.160	—	1,682.604	47	546.288	37	1,136.316	10
1902	127.761	75	89.588	20	—	—	275.439	50	492.789	45	1,450.560	—	1,943.349	45	518.473	56	1,424.875	89
1903	128.847	35	73.498	69	—	—	—	—	202.346	04	1,458.960	—	1,661.306	04	590.027	13	1,071.278	91
1904	127.741	40	73.500	—	45.000	—	—	—	246.241	40	1,443.000	—	1,689.241	40	759.070	49	930.170	91
1905	137.591	15	73.453	40	—	—	212	51	211.857	06	1,451.400	—	1,662.657	06	630.186	36	1,032.470	70
1906	133.274	49	78.137	81	500.000	—	—	—	711.412	30	1,459.440	—	2,170.852	30	580.754	64	1,590.097	66
1907	131.362	85	77.190	—	96.432	40	—	—	304.985	25	1,455.120	—	1,760.105	25	655.960	92	1,104.144	33
1908	126.837	79	77.300	—	50.000	—	128.369	33	382.507	12	1,450.800	—	1,833.307	12	617.959	12	1,215.348	—
1909	139.482	72	105.481	45	50.000	—	—	—	294.964	17	1,446.480	—	1,741.444	17	1,518.108	07	223.336	10
1910	137.116	80	77.298	27	50.000	—	—	—	264.415	07	1,454.160	—	1,718.575	07	992.801	33	725,773	74
1911	137.843	10	85.329	23	47.871	82	10.768	12	281.812	27	1,449.480	—	1,731.292	27	868.110	50	863.181	77
1912	146.749	84	95.718	50	253.756	54	—	—	496.224	88	1,461.100	—	1,957.324	88	1,232.626	52	724.698	36
Total	1,767.026	32	1,083.720	54	1,126.550	13	591.029	30	4,568.326	29	20,328.700	—	24,897.026	29	10,119.629	99	14,777.396	30

permanente n'est jamais entrée en fonction, attendu que le traité de navigation du Danube de 1857, conclue le 7 novembre de cette année entre l'Autriche, la Bavière, la Turquie et le Wurttemberg, n'a pas été reconnu par les autres puissances européennes, à cause du paragraphe 8 qui réserve le droit de cabotage sur le Danube uniquement aux bateaux des Etats riverains.

Pendant l'espace de neuf ans, la Commission Européenne travaillait activement à faire disparaître les obstacles de l'embouchure, lorsque, en 1865, les puissances intéressées jugèrent opportun de constater les résultats atteints et aussi de pourvoir la Commission des moyens nécessaires pour poursuivre avec succès ses travaux. C'est à quoi devait servir l'*Acte public* de 1865 relatif à la navigation de l'embouchure qui fut ensuite ratifié par la Conférence de Paris de 1866 dans sa séance du 28 mars. Les 22 articles de cet *Acte public* contiennent les dispositions relatives aux conditions matérielles de la navigation, le régime administratif de la navigation, le tarif des droits de navigation, les quarantaines et ils assurent la neutralité de toutes les constructions et de tous les édifices.

Par le traité du 13 mars 1871, la durée de cette commission est fixée pour une période ultérieure de douze ans, c'est-à-dire jusqu'au 24 avril 1883, terme de l'amortissement de l'emprunt contracté par cette commission.

Le bénéfice des immunités qui en dérivent s'étendra à tout le personnel administratif et technique de la commission.

En vertu de l'article LIII du traité de Berlin de 1878, « la Commission Européenne du Danube, au sein de laquelle la Roumanie sera représentée, est maintenue dans ses fonctions et les exercera dorénavant jusqu'à Galatz, dans une complète indépendance de l'autorité territoriale. Tous les traités, arrangements, actes et décisions relatifs à ses droits, privilèges, prérogatives et obligations sont confirmés. »

Le paragraphe 2 du Traité de Londres du 10 mars 1883 prolonge la durée de cette Commission, à partir du 24 avril 1883, pour une période de 21 ans.

« A l'expiration de cette période, les pouvoirs de ladite Commission seront renouvelés tacitement de trois ans en trois ans, sauf le cas où l'une des Hautes Parties contractantes notifierait, un an avant l'expiration de l'une de ces périodes

triennales, l'intention de proposer des modifications dans sa constitution ou dans ses pouvoirs.» Depuis le 24 avril 1904, la Commission Européenne du Danube continue à fonctionner en vertu de cet accord tacite.

Le fait seul que la Commission Européenne du Danube, qui devait être provisoire, existe déjà depuis près de 60 ans et qu'elle a vu graduellement s'agrandir sa sphère d'influence, tandis que la Commission permanente projetée par le traité de Paris n'est jamais entré en fonction, constitue une preuve indubitable du fait que sa création répondait à un besoin réel et que, d'autre part, elle a dû fonctionner de manière à satisfaire sous tous les rapports les grandes puissances intéressées.

Il ne nous appartient pas d'apprécier dans ses détails les résultats obtenus par la Commission Européenne, nous nous bornerons à dire en quelques mots qu'elle a brillamment réalisé la partie technique de sa mission, en poussant à —7·2 mètres la profondeur de la section allant de l'embouchure jusqu'à Galatz, en organisant d'une manière parfaite les services de pilotage, d'hygiène et de police, et en fixant les règlements de navigation.

En même temps, sa situation financière est parfaitement rangée, de sorte qu'elle sera dorénavant en mesure de remplir avec fruit sa mission importante.

Les recettes de 1913 ont été établies par la Commission à 3,500,000 francs et les dépenses à 3,014.368 francs.

La brillante situation financière de la Commission a donné lieu, il y a quelques années, à des pourparlers qui ont eu pour but de constater l'opportunité d'abaisser, dans une certaine mesure, les droits de navigation.

Plusieurs circonstances, toutefois, ont indiqué la nécessité d'y procéder avec prudence, notamment le fait que, depuis quelque temps, aussi bien le port de Soulina que le bras luimême de Soulina sont exposés au danger constant de l'envasement.

Les experts de la Commission attribuent cet envasement croissant en premier lieu à l'un des affluents du Danube, au Seret. Dans le bassin de réception de cette rivière, le déboisement se pratique, depuis des années, sur une grande échelle, ce qui est cause que des quantités considérables de déjections

arrivent à l'embouchure. La Commission s'est trouvée même, par suite de cet état de choses, dans la nécessité d'établir, outre les dragues déjà existantes, une nouvelle drague à aspiration, d'une puissance de travail plus considérable.

On a agité aussi dans le sein de la Commission la question si, dans la vallée supérieure du Danube, éventuellement en Hongrie, le déboisement qui y est pratiqué ne contribuait pas à l'envasement croissant de l'embouchure.

Cependant, comme nous l'avons démontré précédemment, non seulement un charriement de déjections important ne peut être constaté sur les rivières hongroises, mais, au contraire, il s'est produit une diminution dans la quantité des déjections. On peut même espérer dans l'avenir une diminution plus notable encore, vu les reboisements sur une grande échelle qui sont en cours d'exécution.

Indépendamment du déboisement, il y a encore d'autres raisons qui obligent à la plus grande prudence dans la question de l'embouchure.

En voici un aperçu rapide. Il n'y a qu'une partie relativement faible des rives du Danube s'étendant, comme on sait, sur plusieurs milliers de kilomètres, qui soit protégée par des travaux en pierre ou en maçonnerie. La force vive du courant s'exerce donc sans cesse sur les bords : ce qui est une source continuelle de la formation de déjections, au même titre que le déboisement de la vallée de l'un ou l'autre des affluents.

Ce sont, cependant, là des causes générales qui se compensent plus ou moins l'une l'autre ; en d'autres termes, la situation d'équilibre change peu, dans son ensemble et dans ses détails, à travers le cours des temps.

La formation du delta, c'est-à-dire la division du fleuve en plusieurs bras, constitue, au contraire, un danger immédiat et constant.

Tout spécialiste sait bien qu'il est excessivement difficile, quand un fleuve s'est divisé en deux ou plusieurs bras, de maintenir la permanence de ces divisions.

Les fleuves sont doués, non seulement dans leur lit, d'une rive à l'autre, d'un mouvement d'oscillation, mais ils avancent aussi en serpentant, c'est-à-dire les points concaves et convexes tendent à tomber continuellement plus bas.

Lors donc que le fleuve arrive dans sa marche à une section où le lit se sépare en deux ou plusieurs bras, il s'ensuit forcément que l'un de ces embranchements se développe davantage, tandis que l'autre ou les autres s'effacent graduellement en s'envasant, suivant qu'ils sont situés du côté concave ou convexe. Dans la vallée des fleuves, on rencontre tout un labyrinthe d'anciens bras restés à sec, qui ont été chacun, en leur temps, un bras principal ou secondaire doué d'un mouvement d'eau vive.

Les travaux de régularisation des fleuves de Hongrie fournissent, sous ce rapport, des exemples bien plus frappants encore si l'on étudie les nombreuses coupures qui ont été exécutées. Dans le chapitre III, nous avons relaté le fait que, lors de la régularisation des fleuves de l'Alföld hongrois, 717 coupures, c'est-à-dire autant de créations de bras principaux plus courts, ont été pratiquées. Ces travaux eurent pour conséquence naturelle que le lit original du fleuve ou bien, par suite de circonstances défavorables, les coupures nouvellement créées, commençaient à s'envaser et si l'on n'y prenait pas garde, l'un ou l'autre desdits bras fut complètement mis à sec.

Des faits pareils se produisent d'une manière encore plus accentuée dans la division des fleuves à delta ; aussi, l'histoire témoigne en faveur du fait, tantôt l'un, tantôt l'autre bras fut mis à sec, tandis que soit l'un, soit l'autre des embranchements devint à son tour un bras principal.

A Csatal-Ismaïl, le Danube se divise pour la première fois en deux bras, celui de Kilia et celui de Toultscha ; l'embouchure se trouve, il est vrai, dans une section voisine, mais le *talweg* est placé sur la rive située en face de l'embouchure, c'est-à-dire sur le côté du bras de Kilia.

Le débouché du bras de Soulina, issu de celui de Toultscha, se trouve à la partie inférieure d'une immense courbe ; par conséquent, il est près d'un point de transition. Toutes ces circonstances et, de plus, le fait que les rives du fleuve géant ne sont, ni en amont, ni en aval de l'embouchure de ses affluents, régularisées ou consolidées par des travaux hydrauliques réguliers pour la défense de ses rives, et cela sur de longues sections, rendent évident le fait que la question des embouchures dépend encore en grande partie du régime fluvial. Des travaux

énormes et coûteux seront donc encore nécessaires jusqu'à ce que les trois embranchements du Danube puissent être considérés comme définitivement consolidés et comme fixés invariablement.

En attendant ce résultat, l'entretien du bras de Soulina, le plus petit des trois, demandera longtemps encore une sollicitude constante ; il exigera souvent aussi de fortes dépenses, afin de pouvoir le maintenir dans son état actuel.

En un mot, ce ne sont pas seulement les déjections provenant de l'action continuelle du courant d'eau sur les bords du Sereth, ou d'autres affluents ou même celles du Danube lui-même qui menacent ou rendent difficile l'entretien du bras de Soulina et du port de même nom. Mais l'état constamment changeant, ou susceptible de changement, de l'embouchure des trois bras, par suite du régime du fleuve qui s'efforce de développer ou d'envaser l'un des bras au détriment de l'autre, y contribue aussi plus ou moins.

L'existence continue des facteurs constants de destruction exige qu'on lutte sans trêve contre leur action. C'est dire que l'organe qui dirige les travaux de l'embouchure du Danube doit être également permanent. Car une suspension ou une relâche, pendant un an ou deux, pourrait entraîner non seulement des dépenses excessives, mais encore menacer la navigation elle-même.

Deux groupes de puissances sont intéressés au maintien de la navigabilité de l'embouchure du Danube. Au premier groupe appartiennent les États dont les navires fréquentent les ports de Soulina, Galatz, Braïla, etc. ; dans le deuxième peuvent être rangés les États riverains proprement dits qui sont directement intéressés dans la navigation fluviale.

Le tableau suivant rend compte des intérêts provenant de la navigation maritime. Il indique les droits perçus en 1911 par la Commission Européenne du Danube, groupés selon l'ordre des pavillons :

Navires anglais	1,586.000	francs
» grecs	927.000	»
» autrichiens	284.000	»
» hongrois	226.000	»
» roumains	182.000	»
» italiens	154.000	»
» allemands	91.000	»

Navires	français	64.000	francs
»	belges	62.000	»
»	russes	43.000	»
»	hollandais	28.000	»
»	turcs	24.000	»
»	danois	15.000	»
»	norvégiens	14.000	»
»	suédois	9.000	»
»	de l'île de Samos	7.000	»
»	bulgares	5.000	»

Il résulte de ces chiffres que la Hongrie est intéressée en quatrième lieu dans la navigation maritime.

Voyons maintenant le poids des marchandises transportées par l'embouchure du Danube, en 1911 :

céréales	4,176.000	tonnes
bois brut et façonné	790.000	»
d'autres produits, matières et marchandises	125.000	»
Total :	5,091.000	tonnes

La Commission Européenne n'enregistre les importations que pour les matières suivantes : le charbon, le coke et le pétrole. Elles se sont élevées à un total de 346.000 tonnes.

Quant à la participation de la Hongrie dans la navigation fluviale, elle ne peut être évaluée aussi exactement, vu que les marchandises de provenance hongroise sont transportées sur le Danube libre non seulement par des bateaux hongrois, mais aussi par des bateaux autrichiens, allemands et, en partie aussi, par des bateaux grecs et roumains. On peut conclure, dans une certaine mesure, à la circulation qui se dirige vers la mer et qui va toujours en augmentant, quand on tient compte du mouvement qui se dirige vers la Porte de Fer. On en trouve les éléments dans le tableau inséré à la page 31.

C'est la raison qui nous empêche, nous autres Hongrois, d'accepter comme vraie la déclaration, au sujet du rôle du Bas Danube, fait par le comte Nigra, ambassadeur d'Italie, en 1883, à l'occasion de la Conférence de Londres, dans un rapport adressé au ministre des Affaires étrangères de son pays et dont voici les termes : (1)

(1) *Archives diplomatiques.* Recueil de diplomatie et d'histoire. Louis Renault. 2e serie, IX. 1884.

« On peut cependant prévoir dès à présent que leur importance commerciale ira toujours en diminuant, à mesure que deviendront plus nombreux et plus rapides les autres moyens de communication qui conduisent au grand marché de l'Europe centrale, en amont du Danube, et qui, d'un autre côté, aboutissent à la mer Égée et à la mer Noire. »

Au contraire, en considérant l'accroissement continu et graduel du mouvement fluvial et des échanges toujours croissants entre les différents États, nous affirmons hautement notre conviction, à savoir que pour tous les États riverains, mais en particulier pour la Hongrie qui, en raison de son réseau fluvial étendu et très utilisable, est le plus intéressée dans la circulation sur le grand fleuve, la question de l'embouchure du Danube non seulement ne perdra rien de son intérêt à l'avenir, mais, au contraire, elle deviendra toujours de plus en plus importante. Si telle n'avait pas été la manière de voir de la Hongrie, elle n'aurait pas sacrifié la somme importante de 45 millions de couronnes pour la régularisation de la Porte de Fer et des cataractes du Bas Danube et elle ne se considérerait pas comme tenue à compléter ce travail au point de pouvoir répondre entièrement aux espérances qu'il avait fait naître.

La Hongrie possède deux routes qui, sans passer par un autre pays, aboutissent à la mer. L'une va à l'Adriatique par Fiume et l'autre passe à Soulina par le Danube libre. Chacun de ces deux débouchés est d'une importance capitale pour les intérêts économiques du pays. C'est ce qui fait l'importance de la question qui consiste à assurer la navigabilité de l'embouchure du Danube. Il faut en outre que l'ordre et la sécurité y existent sous tous les rapports. Pour y arriver, une des conditions fondamentales consiste à faire cesser la situation incertaine de la Commission Européenne du Danube, qui est renouvelable de trois en trois ans. Il faut, au contraire, que la question soit résolue au plus tôt définitivement et de manière à satisfaire tous les intérêts légitimes.

VIII.

Le dernier chapitre de notre étude se propose de s'occuper de la situation actuelle du Danube au point de vue des règlements de navigation.

Nous n'exagérons pas en disant qu'il n'y a pas de fleuve au monde dont la vallée ait été, dans le cours des siècles, le théâtre de tant de révolutions successives, où les peuples et États dominant pendant un certain temps se soient succédé en aussi grand nombre que dans la vallée du Danube. Ces transformations ne sont même pas encore entièrement achevées à l'heure qu'il est.

Il est tout naturel que, dans ces conditions, la navigation ne s'est pas développée dans des proportions correspondantes à la grande importance du fleuve et aux conditions propices qu'il offre à la navigation.

Les États de la vallée du Danube intéressés comme riverains sont les suivants :

1° le Wurtemberg,
2° la Bavière,
3° l'Autriche,
4° la Hongrie,
5° la Bosnie-Herzégovine (située dans la vallée de la Save, elle forme une province appartenant en commun à l'Autriche et à la Hongrie et possède une certaine autonomie dans ses affaires intérieures),
6° la Serbie,
7° la Roumanie,
8° la Bulgarie,
9° la Russie.

C'est dire qu'autant de législations différentes ont le droit, actuellement, de faire des règlements pour la navigation.

Conformément au traité de Paris de 1856, deux groupements ont seuls, à proprement parler, le droit de statuer des règlements pour la navigation sur le Danube, à savoir la Commission Européenne du Danube, créée en vertu du paragraphe 16 dudit traité, pour la section de l'embouchure de ce fleuve, et la Commission permanente des riverains, dont l'existence fut prévue par le paragraphe 17 du même traité pour le reste du fleuve.

Un traité relatif à la navigation du Danube fut effectivement conclu entre les États riverains en 1857 et ratifié à Vienne le 9 janvier 1858. Le paragraphe 44 de ce traité contient la disposition en vertu de laquelle une Commission riveraine permanente devait être créée, aussitôt que les États riverains se mettront d'accord à ce sujet. Toutefois, elle est restée jusqu'ici à l'état de projet.

L'expérience ayant, néanmoins, démontré la nécessité de certaines mesures complémentaires, la Bavière, l'Autriche et la Hongrie se mirent d'accord pour compléter le texte dudit traité par quelques dispositions spéciales. Ces États se sont basés, en y procédant, sur les principes émis dans le traité du Danube de 1857, et particulièrement dans le paragraphe 34, ainsi conçu : « En attendant, les lois et prescriptions qui, sous ce rapport, existent ou pourraient être promulguées dans chacun des pays riverains, seront applicables dans tous les cas non prévus par le présent Acte de navigation. » Pour ce qui est spécialement de la Hongrie, le 21 avril 1869 furent promulguées les *Instructions temporaires pour l'exercice du droit de navigation,* et pareillement les *Prescriptions temporaires pour la navigation des fleuves, canaux et lacs.*

Le gouvernement a motivé ainsi qu'il suit son acte d'autorité dans la Circulaire qui accompagne ces documents :

« En Hongrie, il n'existe aucune loi ni règlement au sujet de la navigation des fleuves, canaux et lacs, ni même une instruction spéciale qui règle cette matière. Attendu, néanmoins, que, en vertu du paragraphe 7 de la loi XII de 1865/7, le paragraphe XXXIV de l'Acte de navigation du Danube de 1857 devant être considéré, en Hongrie, comme valable, et qu'il prescrit l'élaboration, par une Commission déléguée par les États riverains à la date prochaine de 1871, d'une loi de navigation et d'un règlement de police pour tout le parcours du Danube. Attendu, d'un autre côté, que, aux termes dudit paragraphe de l'Acte de navigation du Danube, les règlements promulgués ou à promulguer entre temps dans les États riverains ne devront rester en vigueur que jusqu'à la promulgation de la loi et des règlements à élaborer par ladite Commission. Par ces considérations, le Gouvernement n'a pas jugé opportun la promulgation, par la législation du pays, d'une loi générale et définitive de navigation ou de règle-

ments de navigation pour tous les cours d'eau du pays, et cela surtout par égard aux puissances étrangères.»

L'Autriche promulgua, en 1874, des prescriptions temporaires pour la navigation, qui ont été modifiées et complétées à différentes reprises. Elle créa, enfin, en 1910, un règlement entièrement nouveau.

En Bavière, de même, des prescriptions temporaires sont en vigueur qui datent de 1865. Elles furent, après de fréquents changements, de nouveau publiées en 1901.

La Roumanie promulgua en 1879 des règlements de police valables pour les ports et le long des rives du Danube sur le territoire de la Roumanie.

En 1899, la Bulgarie a promulgué une loi sur la police des ports et des rives.

La Russie, qui est intéressée comme puissance riveraine en aval de l'embouchure du Pruth, s'est obligée, en vertu des paragraphes 4 et 5 de la Conférence de Londres de 1883, à agir d'accord avec la Commission Européenne du Danube, aussi bien en ce qui concerne les travaux de régularisation que les règlements de navigation.

En outre, en ce qui concerne les cataractes du Bas Danube et la Porte de Fer, des règlements systématiques de navigation, promulguées par le ministère du Commerce de Hongrie en 1899 sub nº 47081, sont en vigueur.

Pour l'embouchure du Danube des règlements spéciaux de navigation sont en vigueur qui, en 1911, ont été de nouveau élaborés et publiés par la Commission Européenne du Danube.

Par contre, dans le Wurtemberg, en Bosnie-Herzégovine, en Serbie, en Bulgarie et en Roumanie, il n'existe nulle prescription réglementant la navigation fluviale.

Le défaut de règlements spéciaux est compensé, dans une certaine mesure, par le droit coutumier, qui, en amont de la Porte de Fer, est conforme, dans ses principes fondamentaux, aux prescriptions hongroises, autrichiennes et allemandes et, en aval de la Porte de Fer, est identique aux règlements statués par la Commission Européenne. Pour la section qui va de Galatz à la Porte de Fer, la Commission Européenne, dans sa séance de 2 juin 1882, à laquelle prirent part aussi les délégués de la Serbie et de la Bulgarie, élabora un règlement qui fut corroboré par le paragraphe 7 du traité de Londres

de 1883; mais il n'a pas été acceptée par la Roumanie, cet État le trouvant préjudiciable à ses intérêts.

On voit par ce court exposé qu'une personne qui veut parcourir le Danube d'Ulm à Soulina, doit étudier tout un labyrinthe de paragraphes dont se composent les règlements de navigation en vigueur.

En voici l'énumération exacte :

1° 47 §§ du traité du Danube de 1857;

2° rien quant au Wurtemberg;

3° 29 §§ des règlements bavarois de navigation;

4° 105 §§ des règlements du ministère autrichien, plus 50 §§ de la lieutenance (Statthalterei) de la Basse-Autriche, et 55 §§ de celle de la Haute-Autriche, soit 210 §§ en tout;

5° 132 §§ des règlements hongrois de navigation;

6° 62 §§ de prescriptions relatives aux cataractes et à la Porte de Fer;

7° rien de la Bosnie-Herzégovine;

8° rien de la Serbie;

9° 240 §§ de la prescription pour les ports et la navigation le long des rives de Roumanie;

10° 84 §§ de la loi bulgare sur la police des ports et des rives;

11° 108 §§ de prescriptions relatives à la navigation entre Galatz et la Porte de Fer dressées par la Commission Européenne (sanctionnées par le traité de Londres de 1883);

12° 211 §§ des règlements promulgués en 1911 par la Commission Européenne;

13° les règlements russes relatifs au bras de Kilia.

En tout 1023 paragraphes.

Bien qu'il soit possible, malgré cet excès de réglementation, comme l'expérience le prouve, naviguer sur le Danube, on ne peut guère, toutefois, qualifier cet état de choses de parfait ou seulement de satisfaisant. Il est inutile d'insister beaucoup sur l'urgence des mesures législatives qui rendraient uniformes les règlements de navigation.

M. Alexandre Wekerle, ancien président du Conseil des ministres de Hongrie, a donc parfaitement raison quand il avance, dans une conférence donnée à Vienne le 14 février 1913 sur *Le bilan commercial passif de la Monarchie*, (1) ce qui suit :

(1) Voir les numéros 5 et 6 de 1913 de la *Revue de Hongrie*.

« Je dois rappeler les différentes conventions qui n'exercent, il est vrai, qu'une influence indirecte sur le mouvement international, mais qui concourent essentiellement à leur facilitation et par là à l'unification des rapports.

« Il est indubitable que, soit que ces conventions s'appuyent sur des traités ou sur des mesures semblables, elles facilitent considérablement le contact international et produisent ainsi des avantages inappréciables pour les intérêts d'ordre économique. L'affermissement de notre position internationale ne peut donc que profiter de nos efforts pour leur unification. »

Si, pour ce qui concerne le Danube, ces mesures uniformes, même après une soixantaine d'années d'essais, n'ont pu être réalisées, on doit l'attribuer à ce que le paragraphe 17 du traité de Paris de 1856 voulait en réaliser l'exécution indépendamment des autorités territoriales. Il impose, notamment, à la Commission riveraine permanente les obligations suivante : 1° d'élaborer les règlements de navigation et de police fluviale ; 2° de faire disparaître les entraves, de quelque nature qu'elles puissent être, qui s'opposent encore à l'application des dispositions du traité de Vienne ; 3° de commander et de faire exécuter les travaux nécessaires sur tout le parcours du fleuve ; 4° de pourvoir à l'entretien de la navigabilité de l'embouchure du Danube et des rives maritimes voisines après la dissolution de la Commission Européenne.

Je ne veux pas m'arrêter plus longuement sur la question à savoir s'il était juste et nécessaire de confier à une commission indépendante des pays riverains, c'est-à-dire à la Commission riveraine permanente, l'exécution des préceptes édictés pour la navigation, des règlements de police ainsi que celle des travaux de régularisation. L'expérience s'est suffisamment prononcée pour la négative. Et il serait aujourd'hui impossible d'y revenir.

Chaque État garde jalousement sa souveraineté et se trouve d'autant moins disposé à la subordonner à une Commission quelconque que les frais des travaux sont, en dernière analyse, supportés par les seuls États riverains intéressés.

La situation de la Commission Européenne a été toute différente. En effet, l'emprunt nécessaire pour l'exécution des travaux fut émis par cette Commission sous la garantie des grandes puissances.

Il est réellement impossible de diriger et d'exécuter équitablement les travaux de régularisation d'un grand fleuve sur une longueur de 2000 kilomètres et, pour surplus, de se conformer aux désirs et besoins sans nombre des pays riverains. Car le cours du Danube met en jeu non seulement les intérêts de la navigation, mais aussi une foule d'intérêts économiques et autres, relatifs à la défense contre les inondations, aux travaux d'embellissement des cités, etc., que les États, les villes et les communes intéressés ne peuvent sacrifier, ni faire dépendre des décisions d'une Commission internationale quelconque.

Il n'en est nul besoin, du reste. La question peut être résolue en toute sécurité, même sans recourir à des mesures extrêmes pareilles.

On a trouvé de nos jours le moyen d'établir une entente internationale sur des questions bien plus compliquées que celle de la navigation. Prenons, pour exemple, les conventions relatives à la poste, au télégraphe, au téléphone et aux chemins de fer.

Le principe de la souveraineté territoriale subsiste intégralement dans les rapports internationaux qu'on vient de mentionner et, néanmoins, il est possible de liquider les comptes et de sauvegarder tous les intérêts sans aucune difficulté.

Quant aux chemins de fer, on y est allé même plus loin, car on a établi un Bureau international permanent des chemins de fer, qui siège actuellement à Berne et qui a déjà fait ses preuves dans la pratique.

Il n'est donc besoin que d'une seule chose, c'est que les délégués des États riverains intéressés s'entendent au sujet de règlements communs pour les questions d'un intérêt vraiment commun. Ensuite, chaque pays se chargera de les faire exécuter sur son territoire.

Ce premier pas sera sans doute suivi d'un second qui a son utilité, mais qui n'est pas indispensable. C'est l'établissement d'un bureau international de navigation, semblable au Bureau des chemins de fer de Berne, qui serait chargé de trancher les questions litigieuses concernant le Danube international, avec le concours de tous les pays riverains intéressés.

Du moment que cette mesure sera prise, les dispositions des paragraphes 55 du traité de Berlin et 7 du traité de

Londres, qui statuent que le ressort de la Commission Européenne s'étendra jusqu'à la Porte de Fer, ceux à l'exécution desquels la Roumanie s'est opposée jadis en invoquant le principe de l'autorité territoriale, seront abrogés de fait.

Il en résulterait la possibilité d'établir des mesures uniformes d'Ulm jusqu'à Galatz, qu'il faudrait mettre d'accord avec celles qui sont en vigueur dans la section de l'embouchure qui dépend de la Commission Européenne.

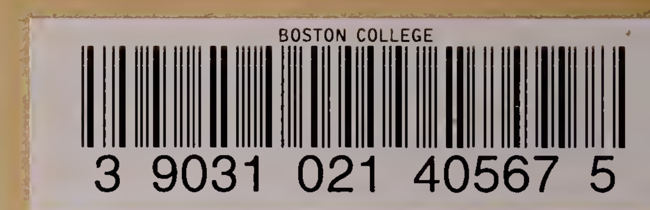
Ces mesures devraient être en aussi petit nombre que possible et se borner uniquement aux questions vraiment communes, notamment à celles qui touchent le caractère international du Danube. Il faut y compter les signaux, les mesures générales de sûreté, la manière de procéder en cas d'obstacles à la navigation et d'accidents: en un mot les mesures qui ont un caractère obligatoire pour tous les bateaux sans exception.

L'application de telles dispositions, sans grande portée, mais uniformes, ne rencontrerait guère de difficultés sérieuses. Nous avons vu, en effet, que la Bavière et l'Autriche, comme la Hongrie, d'ailleurs, n'ont mis en vigueur que des règlements provisoires, ne voulant pas préjudicier à un arrangement général que tout le monde désire. Les États même qui jusqu'ici n'ont promulgué aucun règlement de navigation, reconnaissent par là tacitement qu'il ne considèrent comme efficace qu'une solution générale et uniforme.

Nous sommes persuadés que les nations établies dans la vallée du Danube ne tarderont pas à reconnaître les avantages qu'ils peuvent retirer, au point de vue économique, de la navigation sur le grand fleuve. Ajoutons que la situation nouvelle, créée dans les Balkans par les événements politiques récents, rend encore plus urgente l'élaboration de règlements uniformes pour tous les intéressés sans exception.



10/12 2



374148

DOES NOT CIRCULATE

HE387
.D2K9

374148

Author Kvassay, Jeno

Title Le Danube international et la Hongrie.

HE
387
.D2
K9

Kvassay, J.

Bapst Library
Boston College
Chestnut Hill, Mass. 02167



20924.